

d'évaluation, l'évaluation qui a été faite s'élève à 600 000 euros.

La Direction des conceptions et des calculs de la Direction générale des routes finalise actuellement le dossier initial, de sorte que la comparaison puisse être faite en toute connaissance de cause. Il faudra faire un choix entre les deux solutions. Ce choix n'est pas une question de budget. Je l'ai déjà dit : je souhaite que ce projet se concrétise le plus rapidement possible. C'est plutôt une réflexion sur l'utilisation ou, à proprement parler, sur l'utilité de la passerelle : pour qui, comment, pourquoi ? On parle en effet d'une situation où aucun accès n'existe.

Cet aspect-là, ce n'est pas moi qui vais le trancher, mais bien les techniciens de la Direction générale des routes, des services de l'urbanisme et des autorités communales en particulier, dans le cadre de la procédure de permis.

Voilà ce que je peux vous dire par rapport à la seconde passerelle. Cette étude devrait être terminée dans les tous prochains jours. Chacun, les autorités communales et l'ensemble, diront : « *On veut déposer un permis avec telle ou telle solution* ». Je n'ai pas d'a priori au départ. Vous aurez bien compris que les coûts étaient fort différents mais la destination n'est pas la même non plus, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Cela me paraît important – je ne connais pas suffisamment la configuration – de pouvoir répondre à leurs attentes.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Mouyard.

M. Mouyard (MR). – Je vous remercie pour cette réponse. Donc, juin, juillet, août, septembre, octobre. J'entends bien que les études continuent, elles se multiplient. Malheureusement, il n'y a encore rien, à ce stade, de bien concret mais la variante proposée est intéressante. Je pense qu'il faut y réfléchir.

Quand vous dites, dans votre réponse, que l'on réfléchit à l'utilité de la passerelle, j'espère que cela ne veut pas dire qu'il risquerait de ne pas y en avoir. J'espère qu'il y aura bien une passerelle mais qu'il s'agit simplement de savoir quel type de passerelle il y aura. Si, à un moment donné, on remettait en cause l'édification d'une passerelle, je vous avoue que je ne comprendrais plus rien à ce dossier qui, comme je vous l'ai indiqué au début, donnait l'impression que tout allait aller très vite. Maintenant, on se rend compte que cela va beaucoup moins vite et je le déplore.

QUESTION ORALE DE MME CREMASCO À M. LUTGEN,

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « L'UTILISATION DES BANDES D'ARRÊT D'URGENCE SUR LES AUTOROUTES WALLONNES »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence sur les autoroutes wallonnes ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Cremasco (Écolo). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, votre collègue, la Ministre flamande Hilde Crevits, testait pour la première fois, ce 27 septembre, sur un tronçon de l'autoroute E313 Liège-Anvers, l'utilisation par les conducteurs de la bande d'arrêt d'urgence lors des heures de pointe, afin de fluidifier davantage le trafic. C'est une pratique déjà en usage, notamment aux Pays-Bas, qui n'est pas nouvelle et qui est mise en pratique en Région flamande.

Cette expérience, à la sortie de la ville d'Anvers, est la première d'une série. En effet, d'autres suivront peut-être. Le Gouvernement flamand se donne six mois pour évaluer.

On sait aussi que l'aménagement de ce tronçon de 9,7 kilomètres a coûté 6,7 millions d'euros : le tarmac a dû être consolidé, les entrées et sorties ont été allongées, certains endroits de la chaussée élargis, des panneaux de signalisation dynamiques ainsi que des caméras.

Monsieur le Ministre, vous auriez demandé à la SOFICO, il y a quelques semaines, de se pencher sur les avantages et les inconvénients de l'ouverture de la bande d'arrêt d'urgence au trafic.

Quels sont les termes plus précis de cette demande ? Si la sécurité et le coût sont très certainement envisagés, j'aimerais savoir si l'analyse portera également sur les effets induits sur le trafic de la mise à disposition de cette bande supplémentaire.

Doit-on s'attendre à un appel d'air qui augmentera encore davantage le nombre de voitures sur ces tronçons ? L'impact éventuel de telles mesures sur la modification des courbes de demande

est-il disponible? Les demandes de renseignements faites à la SOFICO comprennent-elles ces termes ?

D'autre part, le type d'usage qui sera fait de cette bande mérite certainement des éclairages supplémentaires. Qu'en est-il d'expériences wallonnes, avérées ou à l'état d'examen, de mise à disposition de cette bande pour promouvoir un usage spécifique et des comportements de mobilité durable, par exemple, en la réservant aux transports en commun? Où en est-on à ce sujet? Les expériences sont-elles concluantes? Ces pistes sont-elles évaluées ?

Pour résumer mon idée, on peut utiliser la bande d'arrêt d'urgence, vous avez fait une demande à la SOFICO. Est-ce que, dans cette demande, on envisage uniquement une bande de plus pour la circulation routière ou on envisage, en utilisant cette bande-là, de promouvoir un autre type de comportement et un autre type de mobilité ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Lutgen.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Ce débat a lieu dans plusieurs régions ou pays limitrophes, qui sont en train d'étudier et de mettre en œuvre des déviations alternatives de la bande d'arrêt d'urgence sur les autoroutes, en particulier aux heures de pointe. Ce n'est pas pour le faire partout, n'importe comment, dans n'importe quelles conditions.

En Wallonie, une première application est actuellement en cours sur le tronçon Wavre-Bruxelles de la E411. La bande d'arrêt d'urgence peut être utilisée pour les transports en commun ou en cas d'urgence. Ceci permet aux lignes de bus rapides – Rapidobus notamment – de circuler plus aisément sur ce tronçon en cas de bouchons, même si la vitesse y est limitée à 50 kilomètres/heure. Bref, il s'agit de mettre en avant, et avant toute chose, les transports en commun, et de faciliter la mobilité de celles et ceux qui veulent se déplacer de façon collective.

(Réaction de Mme Cremasco)

Cela fonctionne plutôt très bien. Pour celles et ceux qui habitent ces zones-là, et pour les travailleurs qui rejoignent la capitale par le Rapidobus, c'est un plus indéniable en termes de rapidité par rapport à ce qui existait auparavant. Une étude a été réalisée – je pourrais vous donner les chiffres mais je ne les ai pas sous la main – sur le temps moyen des bus avant l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence et après. C'est formidable en termes de réduction de temps pour celles et ceux qui

utilisent les transports en commun. C'est d'abord cela que l'on doit mettre en avant.

Mme Cremasco (Écolo). – Si vous avez des chiffres ou une évaluation, je suis preneuse, parce que je suis persuadée, comme vous, que l'expérience est concluante.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Elle l'est, mais je n'ai pas cela sous la main.

Mme Cremasco (Écolo). – Il faut toujours objectiver pour convaincre autrui.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Je crois plutôt que c'est dans cette voie-là – sans mauvais jeu de mots – que l'on peut aller. Plutôt que d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence pour tout le monde, il faut pouvoir fixer quels types de véhicules peuvent utiliser la bande d'arrêt d'urgence.

J'ai aussi invité la SOFICO, en tant que gestionnaire des autoroutes wallonnes, à établir dans les meilleurs délais une étude sur cette question, en tenant compte des enseignements des expériences en cours en Flandre mais aussi ailleurs. Les procédures de marché public sont actuellement mises en œuvre par la SOFICO pour établir cette analyse comparative. Deux éléments priment dans les critères à prendre en compte :

- d'une part, les services de secours. Les aménagements envisagés doivent impérativement leur donner priorité, ils doivent toujours pouvoir assurer et organiser, de façon très rapide, les services de secours ;
- d'autre part, la densité de population et de trafic. Les villes wallonnes ne sont pas toutes comparables à Anvers et Bruxelles. Ce sont les axes vers Bruxelles notamment qui sont les plus concernés. Pas exclusivement, je ne dis pas qu'on ne doit voir cela qu'à cet endroit-là, mais c'est d'abord dans les endroits qui sont particulièrement empruntés.

Au terme de cet état des lieux et de cette étude, une évaluation des coûts sera établie en fonction des types d'aménagements éventuels à prévoir.

Voilà les éléments que je peux porter à votre connaissance. Je ne balaie pas cela d'un revers de la main mais l'accent devrait d'abord être mis sur la mobilité collective, telle que cela a déjà été organisé chez nous auparavant.

Mme Cremasco (Écolo). – Je voudrais faire une incise. Comme le montant s'élève à sept millions

pour les dix kilomètres, je me demandais si c'était l'équivalent au niveau du coût pour le Rapidobus ou pour un aménagement de tronçon pour les transports en commun. On imagine que la version flamande demande un aménagement sérieux, parce que c'est une circulation réelle, tandis qu'il n'en va pas de même chez nous.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Il faut des zones refuges, *et caetera*, c'est cela qu'il faut penser.

Mme Cremasco (Écolo). – Voilà, exactement. Le Rapidobus doit encore être moins coûteux.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – C'est certainement moins coûteux. Il faudrait ramener cela par kilomètre.

Mme Cremasco (Écolo). – Disons 700 000 euros du kilomètre pour l'opération flamande.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Pour le Rapidobus, il y a des aménagements qui sont essentiellement faits de marquages au sol, *et caetera*. Il y a eu quelques aménagements complémentaires mais ce qui coûte le plus cher, ce sont les aménagements en termes de refuges. On peut avoir une étude comparative entre les deux mais dans la limite de l'exercice, en ramenant cela par kilomètre et en mettant l'accent surtout sur la mobilité collective. Combien de personnes bénéficient de ces aménagements? Est-ce X voitures? Combien de personnes au total par rapport à des bus? C'est une façon formidable d'encourager le transport en commun de donner la priorité à ce type de véhicules sur ces bandes d'arrêt d'urgence, moyennant toutes les conditions de sécurité aussi.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Cremasco.

Mme Cremasco (Écolo). – Je remercie M. le Ministre pour ces précisions et, surtout, pour l'optique qu'il défend: l'utilisation de cette bande d'arrêt d'urgence, non pas comme une bande supplémentaire pour créer un appel d'air à la voiture, mais comme une bande qui serait dédiée aux transports en commun, donc à une mobilité plus durable.

**QUESTION ORALE
DE M. BAYET À M. LUTGEN,
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE
L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA**

**NATURE, DE LA FORÊT ET DU
PATRIMOINE,
SUR
« LA SORTIE SUD DE CHARLEROI »**

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bayet à M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « la sortie sud de Charleroi ».

La parole est à M. Bayet pour poser sa question.

M. Bayet (PS). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, j'avais posé cette question au Ministre Henry mais on m'a dit que vous étiez l'homme de la situation.

Il y a quelques jours, vous avez donné le premier coup de pelle – et quel coup de pelle! – au contournement de Couvin. Vous avez fait un discours très intéressant sur la nécessité de renforcer les collaborations entre la France et l'Entre Sambre et Meuse. Je peux évidemment vous rejoindre là-dessus.

La N5 ou E420 ou encore l'axe Charleroi-Reims, est évidemment au coeur de ce renforcement. Si les travaux du contournement de Couvin doivent commencer d'ici la mi-octobre et si le chantier dure entre cinq et sept ans, comme c'est prévu, le goulot d'étranglement que subit Couvin se déplacera au sud de Charleroi.

Or, le gouvernement nous indiquait en avril dernier que: «*La courte liaison est entre le rond point de ma Campagne et la sortie du ring R3 «Blanche borne» – deux fois une bande – sera réalisée et financée. L'étude sur la trémie – deux fois une bande – sous le Bultia devra être finalisée afin que ces deux éléments routiers permettent une dérivation du trafic de transit, en provenance de la France via le contournement de Couvin, vers le R3. La N5 fortemem congestionnée dans sa sortie Sud de Charleroi doit, par ce dispositij complet, s'en trouver soulagée, la descente vers Charleroi mieux sécurisée et réservée au trafic plus local.* »

Monsieur le Ministre, je voudrais savoir où on en est dans la mise en œuvre de ces décisions et quand on peut espérer voir la sortie sud de Charleroi aménagé.

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Lutgen.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Je peux d'abord vous dire que tout cela fait partie d'une discussion passionnante,